

高雄市政府道路交通安全會報 114 年第 6 次委員會議紀錄

壹、時間：114 年 6 月 27 日(星期五)下午 2 時 00 分

貳、地點：高雄市政府四維行政中心第三會議室

參、主席：陳市長兼召集人其邁

肆、出席單位(人員)：詳如簽到表

伍、主席致詞：

李明聰顧問、李穎顧問、林副市長、交通局張局長，以及與會的各位委員與各單位代表，大家好！感謝各位今天撥冗出席本次道路安全會報。

今年 5 月，本市交通事故死亡人數為 7 人，比去年同期減少 7 人。至 114 年 5 月底，累計交通事故死亡人數為 58 人，也比去年減少 9 人。

7、8 月學生暑假，依照往年經驗，這段期間學生會有更多之補習、打工、旅遊等非通學旅次，市府交通局也已於 6 月 12 日召開「大專院校座談會」，分析學生發生交通事故主因與運具，請校方於放暑假前加強學生交通安全宣導，並持續推廣「機車上駕訓計畫」，降低取得駕照後之違規/肇事風險，增加駕駛人之交通安全觀念。另請教育局、新聞局、交通局於暑假期間持續針對學生族群，加強宣導騎乘公共自行車及機車之安全騎乘方式，並鼓勵使用捷運及公車等大眾運具，務必確保我們未來的國家棟樑「行」的安全。

目前捷運黃線已緊鑼密鼓進入施工期，請捷運局務必做好交維措施，澄清路、本館路、建工路等路段路燈均應維護妥善、工區道路定期打掃、並派遣足夠交管人員疏導交通，相關替代道路指引、即時監控車流量等配套措施，也請落實辦理，交通局、警察局也請協助監控路況，即時反應，務必降低施工過程造成周遭居民影響。

六月底、七月期間高雄市將陸續舉辦高雄金趴、人偶公仔歡樂派對、高雄啤酒音樂節及旗津風箏節，再加上適逢暑假期間，預期將吸引大量民眾與遊客湧入高雄市，且巨蛋、衛武營國家藝術中心陸續於 7 月也都有悲慘世界音樂劇及江蕙演唱會，預期將帶來不少的人潮。為確保活動交通順暢，請交通局、警察局及捷運局務必提前規劃暑假期間完善的交通疏導計畫，並加強公共運輸的接駁與服務品質，確保所有參與活動的市民與遊客都能安心出行、盡興而歸。最後，再次感謝大家的辛勞與付出，持續努力，謝謝大家！

陸、交通事故統計分析(交通局)

(一)李顧問明聰：

1. 簡報第 6 頁 5 月份 A1 事故總覽，同向擦撞占總事故 29%較過去明顯，在側撞相對改善之前提下，其他型態事故之改善也建議納入考量；另針對同向擦撞改善策略中，若將車道改寬易增加超速比例，建議應探討行車路線導引，透過上游路段標誌標線指引，讓用路人能提早匯入到適當車道。
2. 簡報第 7 頁大寮區 1-5 月 A1 事故總覽，高雄於近年已努力改善側撞事故，但大寮區側撞件數亦占總數一半，故應針對大寮區加強路型及導引改善策略。
3. 簡報第 15 頁交通部 113 年安全文化素養調查，羅列項目中，高雄皆低於全國比率，亦反映高雄市比例較高之違反號誌管制、超速等違規行為，未來應作為教育宣導長期努力項目，並提升高雄民眾對其自身安全駕駛行為有意義或重要性之認知。建議可優先針對驚嘆號需改善項目(不會違規右轉、願意禮讓、隨時提醒不作危害他人交通安全或方便的交通行為)或比率較低的內容，列出後續一、兩年需要宣導投入的重點工作。

(二)李顧問穎：

1. 建議實際分析了解大寮區側撞事故情形，原因是否為闖紅燈或幹支道未停讓等問題，後續再針對號誌或照明改善來加強。
2. 1~5 月核心指標與上月皆呈現路段對撞事故偏高之趨勢，建議可再分析其事故原因，若為逆向行駛，是否因道路過窄或是空間占用問題，請再進一步分析；路口追撞事故原因可能為搶黃燈之速度管理或汽機車用路人臨停於路口轉角店家，因要駛出時未注意車輛導致追撞事故，建議可於路口增設欄杆，改善路口違規臨停情況。

(三)交通局張執行秘書淑娟：

1. 大寮區為目前事故件數最多的行政區，近期有特別針對大寮區進行肇事原因分析，分析資料顯示現有 A1 事故於 109-113 年皆無重現問題，屬隨機性，但事故樣態與市區類似，但目前市區有做左轉附加車道及分流車道，大寮區相對推動較少，故將重新檢視該區域路段，評估是否可布設左轉附加車道。

2. 幾年前曾經與大寮區公所合作錄製影片向當地居民宣導，近期亦會再針對主要事故樣態及原因，透過里長或公所再次錄製影片，加強交通安全宣導工作。

(四)主席裁示：

1. 請岡山、湖內、楠梓及林園分局等局長，針對1到5月事故進行檢討，並於下次道安會報進行專案報告。
2. 交通部視導委員提供之建議事項，請納入管考參酌列管。
3. 截至目前 A30、A1 人數起伏變化不大，請持續留意下半年的事故防制並控制在一定範圍內。
4. 5月路段同向擦撞事故增加，請新聞局、社會局、交通局加強宣導汽機車「專心駕駛」、用路人「留意周邊車輛」並「保持行車安全間隔」；請交通局、工務局檢視易肇事路段道路寬度是否過寬，亦請警察局加強取締路邊違規停車，避免車輛占用道路導致事故發生。
5. 近期酒醉駕車事故有增生趨勢，只要有事故發生必定有嚴重後果，決不可輕忽，請警察局於主要道路嚴加取締酒醉駕車違規行為，並請新聞局、交通局加強宣導「勿酒後駕車」、「酒後找代駕或搭乘公共運輸」，避免憾事發生。
6. 道安年終視導已圓滿完成，感謝交通局及各小組成員的全力投入，委員們的建議事項請各小組儘速辦理，並請於下月道安會報業務檢討報告中說明；另高雄診斷簡報中的弱項如「違反號制管制」、「超速」、「缺乏禮讓習慣」、「未繫安全帶」及「違規停車」等態樣，請交通局、警察局、工務局、新聞局依道安會報建議事項辦理外，各小組成員應思考如何運用局處資源，讓市民行為做出改變。
7. 此外，為提升年終視導之品質，明年起請研考會循往例邀集考核委員辦理年終視導預檢作業，先行檢視資料之妥適性。
8. 其餘交通局及委員建議事項請各單位參考辦理。

柒、指示事項列管案件報告：

主席裁示：依交通局管考建議辦理。

捌、專案報告：

(一) 強化行人步行安全及路徑連續性(工務局道路養護工程處)

1. 李顧問明聰：

- (1) 近期國土署計畫補助項目及交通部標線標誌號誌設置指引每年更新，本簡報之部分照片與最新公告內容不符，若未來製作相關簡報，建議可挑選合適改善後照片。
- (2) 於簡報第 8 頁路口改善措施，國土署公告縮小轉角轉彎半徑有減速效果，但照片中轉角設置過小導致大車沒有空間行駛，出現內輪差情形，建議路口之轉彎半徑規劃需考量行經車種。
- (3) 於簡報第 9 頁路口改善措施(正義路改善前後)，當年國土署建議設置垂直行穿線，但反而使道路斜交角度過大，造成缺乏指引且通過路口時間過長，建議修正，且後續簡報勿再引用此照片。
- (4) 於簡報第 12 頁路口改善措施(車道瘦身、新設左轉車道、標線重新規劃)，行人穿越線之枕木紋條狀應與行車方向平行較有明顯警示效果，但圖面上橫交道路並未依照前述設置原則，建議修正。
- (5) 於簡報第 14 頁步行路徑連續型改善(楠梓區後昌路人行環境改善)，人行道透過 PC 壓線進行導引且有設置內外部緩衝帶為非常重要之設置要件，簡報圖面顯示改善相當完善，值得肯定。
- (6) 於簡報第 17 頁持續優化改善原則(人行道設置)，圖面上施作成果並未設置內外緩衝帶區隔，此改善可能為過往案例，請修正為符合現在標準的內容。
- (7) 綠色標線型人行道並未有實體保護功能，建議可於施作一段時間後，觀察是否標線是否有掉漆現象，若車道縮減後未影響行車軌跡，建議可考量調整為實體化，並可於人行道邊界設置緣石及欄杆。
- (8) 臺灣目前針對人行道高度係規範為 20 公分，但人行道較窄區域，需設置坡道時會較傾斜，建議若於速限 30 以下或有停車格緩衝帶，人行道高度可降低為 5~10 公分，具人行、車道視線區隔效果即可。

2. 李顧問穎：

- (1) 人行道工程改善主要目的為希望行人有意願行走人行道，從行人角度出發，可從動機、旅次目的思考，多數步行目的應為使用大眾運輸通勤或上下學，故建議設置人行道區域能深入至社區，提升市民家至大眾運輸場站或學校之步行環境，進而降低私人運具使用率，

並減少事故件數。

- (2) 人行道佈設需依照政府法規，但臨近路口之設施是否存在遮蔽駕駛右轉視線之課題，需要一併探討。

3. 工務局楊局長欽富：

- (1) 道路配置改善部分，在依據行車狀況分析及配合交通局道路優化建議之改善工程，竣工後，皆有顯著之改善成果。
- (2) 人行道優化主以實體化工程為主，亦有增加九大項路口改善措施及庇護島等項目。於路口轉角部分增加欄杆保護行人，後續將於欄杆前後端新增反光設施，避免汽機車誤撞。
- (3) 林副市長過去已指示「永續提升人行安全計畫」需再增加 10 億預算，現已規劃 60 案，預算經費增加至 21 億元，俟中央核准且竣工後，方具有有效提升人行環境之具體成果。

4. 交通局張執行秘書淑娟：

- (1) 工務局進行人行環境改善時有規劃視障導盲警示、定位帶設計，但行穿線有時會有遺漏情形，未來審圖時會提醒導盲行穿線設置。
- (2) 由於標線設置規則有時不到一年即有新的規範，過去符合規範之項目，若依據最新的規範，則會出現時間上的落差，將會持續改善。
- (3) 有關街角轉彎半徑設置，目前交通局有購買軟體，分析大型車於街角擴大區域之行車軌跡，擬將提供工務局相關參考資料。
- (4) 有關人行環境改善，於巷道時希望車輛能減速通行，感謝工務局目前於澄清湖設置 10 處減速平台，確實能使車輛減速，驗證效果佳。今年亦有申請國土署三個示範區計畫，也將納入減速平台工程，俟續經費到位後，再請工務局施工。

5. 主席裁示：

- (1) 為保障行人安全增設人行道、拓寬及障礙排除等作為有利於人本交通環境，而針對未有人行道區域，建議優先進行騎樓整平作業，改善現有通行環境。
- (2) 建議優先以醫院、交通場站、通學道路、政府機關及公園等重要節點進行人行環境串聯，行人穿越線以正交及縮短距離進行規劃，配

合新設人行道設置定位磚畫設導盲行穿線。同時，結合擴大街角及增設欄杆使行人於路口有佇足空間，保障行人安全。

- (3) 建議未來增設或改善人行道時亦能納入自行車道進行考量，由於慢車與其他車輛併行於道路中有風險，且現行部分自行車路線引導至人行道時未有標線區隔，使得與行人有衝突疑慮，故建議納入自行車道規劃考量。
- (4) 近期透過向國土署進行路廊改善提案，針對道路重新配置作業，建議於主要道路佈設左轉附加車道及左轉專用時相，可確保車輛通行順暢，並搭配行人早開時相設置，能區隔左轉車與行人的動線，保障行人通行安全。
- (5) 此外，台北市已設定年度目標，針對現有市區規劃有標線型人行道之路段，114 年目標完成至少 4 公里的人行道實體化作業，故請工務局於刨鋪後務必復舊外，亦請著手規劃實體化作業，讓行人擁有更友善之通行空間。
- (6) 除經由工程改善人行環境外，亦請交通局、教育局、社會局持續宣導「車輛停讓行人」及「行人安全通行觀念」，建立良好的交通環境大家共同努力。
- (7) 其餘委員建議事項請各單位參考辦理。

玖、臨時動議：

交通局張執行秘書淑娟：

1. 5 月發生一件樹德科大學生兩人交通死亡事故，於 6 月 10 日召開高雄市大專院校座談會，除探討案例分析外，亦提醒學生於暑假期間有打工、補習及旅遊旅次，留意行車安全，如有考照需求強烈建議上機車駕訓班。
2. 於下半年 9 月開學後，青少年死亡人數將會有高峰期，開學前將循往例邀請林副市長於 8 月時與各級學校召開座談會，希望開學前透過道安相關宣導事項供家長參考，提醒小孩交通安全，亦會加強外地學生宣導。

拾、散會：下午 3 時 00 分。(以下空白)